

**L'EXPÉDITION FREYCINET,  
À BORD DES CORVETTES L'URANIE ET LA PHYSICIENNE  
(1817-1820) :**

**TRADITIONS ET NOUVEAUTÉS DE LA CIRCUMNAVIGATION  
FRANÇAISE, AU TEMPS DE LA MARINE À VOILES**

PAP

CATHERINE ALLAIRE

*licenciée ès lettres*

---

**INTRODUCTION**

Les premières expéditions des navires à voiles français autour du monde eurent lieu dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, sur le modèle anglais. Elles furent inspirées par un nouvel état d'esprit chez les explorateurs, celui des Lumières, et leurs impératifs scientifiques en firent des entreprises destinées au progrès des connaissances pour le bien universel. Mais, plus ou moins dissimulées sous leur objectif désintéressé, les préoccupations politiques et commerciales qui animent les navigateurs eux-mêmes ou le gouvernement organisateur, en firent un élément des rivalités maritimes, commerciales et coloniales, entre la France, la Russie, l'Amérique et surtout l'Angleterre. Après 1815, l'organisation de telles missions se poursuivit : l'expédition Freycinet, sur les corvettes *l'Uranie* et *la Physicienne*, entre 1817 et 1820, fut la première manifestation de leur renouveau.

---

**SOURCES**

L'essentiel de la documentation manuscrite provient de la série Marine des Archives nationales (correspondance administrative, journaux des membres de l'expédition), du Service historique de la Marine à Vincennes (dossiers des offi-

ciers), du Centre de documentation et de recherche de l'arrondissement maritime de Toulon (correspondance administrative). Il s'y ajoute le journal manuscrit de Quoy. En effet, j'ai eu la chance de retrouver ce document exceptionnel, à Bordeaux, chez un descendant du naturaliste. Rédigé pendant l'expédition, il a l'immense avantage de donner une version « nature » des événements et de faire mieux connaître son auteur. Il en existe aujourd'hui un microfilm au Centre de documentation et de recherche de l'arrondissement maritime de Rochefort. Ont été également retrouvés, à la Bibliothèque municipale de La Rochelle, les feuillets des mémoires du naturaliste qui faisaient défaut dans l'édition de G. Barbotin, et à Valence, dans une collection particulière, la correspondance de la famille de Freycinet (dont neuf lettres du commandant).

Les sources imprimées ne sont pas négligeables. La relation officielle de l'expédition, publiée de 1824 à 1844, constitue une source essentielle de renseignements. Le journal de Rose de Freycinet, publié en 1925, et les *Souvenirs* de Jacques Arago, maintes fois réédités, ont pour leur part le mérite de donner une version personnelle des événements. Quant au projet de Lamarche sur les Malouines (1821), il se trouve imprimé dans les *Mémoires de la Société royale académique de Cherbourg* (1843).

---

## CHAPITRE PREMIER

### UNE AMBITION FAVORISÉE PAR LES CIRCONSTANCES

Avec la seconde Restauration s'ouvrit enfin pour la France une période de paix durable. Mais les conditions en furent lourdes sur le plan territorial et colonial. En outre, du point de vue diplomatique, la France fut tenue à l'écart du « concert des nations » européennes. Pour le gouvernement, revenu dans les « fourgons de l'étranger », seule une politique de prestige, menée dans un contexte pacifique, était susceptible de rendre au pays sa dignité. L'organisation d'une nouvelle circumnavigation répondait parfaitement à ces impératifs, dans le domaine maritime. A cette fin, la France bénéficiait d'une solide tradition de voyages savants, remontant aux missions de Lapérouse, d'Entrecasteaux et de Baudin. D'autre part, au lendemain des conflits, Paris demeurerait la ville de référence en matière culturelle et ses nombreuses institutions savantes étaient toujours susceptibles d'assurer la bonne organisation scientifique de l'entreprise.

L'initiative d'une nouvelle expédition ne vint pas cependant du gouvernement, mais d'un officier ambitieux : Louis-Claude de Saulses de Freycinet. Ce dernier était entré dans la Marine en 1794, comme aspirant de troisième classe. Ayant fait preuve de ses qualités scientifiques et militaires, il y mena une carrière rapide, parallèle à celle de son aîné, Louis-Henri. En 1795, il fut promu aspirant de deuxième classe, puis, en 1797, enseigne de vaisseau, et c'est avec ce titre qu'il participa à l'expédition Baudin. A son retour, il reprit du service sans répit, mais la brusque aggravation de sa santé le força à solliciter un congé. En décembre 1805, il réussit cependant à se faire affecter au Dépôt des cartes et plans de la Marine, à Paris, avec la charge de rédiger la partie géographique et nautique, puis historique, de la relation de l'expédition aux Terres Austra-

les. Il profita de son séjour dans la capitale pour approfondir ses connaissances scientifiques ; ses travaux lui valurent bientôt le grade de capitaine de frégate (1811) et une place de correspondant de l'Académie des sciences, dans sa section de géographie (1813). Mais son ambition allait plus loin. Désireux à long terme d'obtenir le poste viager de directeur du Dépôt de la Marine, il entreprit d'aménager la voie de son ascension. Commander une expédition semblait un moyen décisif de se distinguer. Mais la chute de Napoléon (1815) fit échouer son projet de voyage en Australie et quand, en juin 1816, il sollicita le grade de capitaine de vaisseau auprès du nouveau gouvernement, sa demande resta vaine. Il élabora alors un second projet d'exploration, habilement adapté aux nouveaux impératifs politiques de paix et de prestige (août 1816). Il s'agissait de faire progresser les sciences physiques, hydrographique et naturelles, pour le bien commun. Le gouvernement agréa rapidement la proposition en insistant sur son caractère purement scientifique et en négligeant les possibilités de profit politique et commercial, implicitement exposées par son auteur.

## CHAPITRE II

### LES MEMBRES DE L'EXPÉDITION

L'harmonie entre les hommes du bord était une condition indispensable à la réussite d'une expédition longue et périlleuse comme celle de l'*Uranie*. C'est pourquoi le commandant fut autorisé à choisir lui-même les officiers et les marins qui devaient composer son équipage. Il choisit des hommes d'élite, de bonne volonté et présentant tous ensemble un large éventail de capacités. Au total, l'*Uranie* embarqua cent cinq matelots, dont plus de soixante étaient provençaux. Quant à l'état-major, il comprit vingt membres. Alors que depuis Bougainville, la tradition était d'inclure, dans les expéditions scientifiques, des savants civils, délégués par les différentes académies, Freycinet résolut de compter sur ses seuls officiers. En effet, au cours de l'expédition Baudin, il avait constaté les graves difficultés liées à l'hétérogénéité du personnel : les savants civils supportaient mal la vie en mer et la discipline stricte qui les plaçait sous l'autorité des officiers ; pour leur part, les militaires, rompus à la vie rude et ordonnée des campagnes, accordaient une importance égale à la bonne exécution des travaux scientifiques et au maintien de la discipline à bord. Dans ces conditions, la composition de l'état-major de l'*Uranie* revêtit une importance particulière. Freycinet choisit finalement le lieutenant de vaisseau Lamarche comme second. Il désigna ensuite les lieutenants de vaisseau Leblanc et Labiche, les enseignes de vaisseau Duperrey et Laborde, les élèves de la Marine Guérin, Bérard, Pellion, Fabré, Dubault, Raillard, Prat-Breton et Ferrand. En outre, il embarqua trois officiers de santé, Quoy, Gaimard et Gaudichaud, ainsi qu'un commis de Marine, Requin. Enfin, il sollicita l'autorisation d'emmener trois civils, qui, il est vrai, n'étaient pas de ces savants professionnels exigeants : il s'agissait d'un dessinateur, Jacques Arago (frère du célèbre savant), d'un secrétaire attaché au commandant, Gabert, et d'un aumônier, l'abbé Quelen de la Villeglée. Dans tous les cas, le commandant ne tint pas compte des gouvernements auxquels avaient profité les services de chacun, ni même des opinions ou des croyances, et fit de la capacité son seul critère de choix. Ainsi, bien qu'il fût celui d'une

d'une expédition redevable à la Restauration, l'équipage de l'*Uranie* fut moins un reflet de la nouvelle organisation de la Marine qu'un hommage à la formation des officiers de la Révolution et de l'Empire.

### CHAPITRE III

#### LES PRÉPARATIFS DE L'EXPÉDITION

Les préparatifs scientifiques de l'expédition eurent lieu avec le plus grand soin. En collaboration avec Freycinet, le Dépôt de la Marine élaborait le plan définitif de navigation. L'*Uranie* se rendrait successivement à Ténérife, à Rio de Janeiro, au Cap et en Australie (fin janvier 1818). Abordant à la Terre de Nuytz, elle contournerait le cap Leeuwin, puis prendrait connaissance des parties les plus ignorées des côtes d'Edels et d'Eendracht, avant d'aller s'approvisionner à Timor (mi-mars). Elle relâcherait ensuite à Waigeo (mai), aux Mariannes, aux Sandwich et à Port-Jackson (octobre). Son retour, prévu pour mai 1819, s'effectuerait par la Nouvelle-Zélande, le cap Horn, le cap de Bonne Espérance, à nouveau, et Cayenne. Cet itinéraire répondait assurément aux impératifs scientifiques de l'expédition, en désignant des relâches conseillées par l'Académie des sciences. Mais, accordant une large part à l'exploration australienne, il tenait compte également des vues personnelles de Freycinet. Depuis son premier projet, en effet, ce dernier n'avait pas abandonné l'espoir de repérer un site propre à l'installation française sur la côte ouest du continent, encore exempte de toute mainmise occidentale.

Les préparatifs matériels ne donnèrent pas lieu à moins d'attention. La situation de la ville en terre royaliste, le nombre de gabares disponibles, une position de « porte » sur une Méditerranée prometteuse : les raisons qui incitèrent le gouvernement à choisir Toulon comme port d'armement furent nombreuses. Mais la mise en état de l'*Uranie*, son approvisionnement en vivres, en vêtements, en médicaments et en matériel scientifique se heurtèrent au manque du personnel et à la pénurie des magasins portuaires, symptômes de la crise maritime du début de la Restauration. D'abord prévue pour la fin de 1816, la date de l'appareillage dut être reportée à deux reprises : l'itinéraire fut remanié en conséquence et l'escale à Rio de Janeiro, supprimée.

### CHAPITRE IV

#### LE DÉROULEMENT DE L'EXPÉDITION

Enfin l'expédition put mettre sous voiles, le 17 septembre 1817. A peine au large, l'équipage eut la surprise de découvrir une passagère clandestine, Rose de Freycinet, qui avait embarqué avec la complicité de son mari. A cause de contrariétés météorologiques, l'*Uranie* se vit forcée de relâcher à Gibraltar (11 novembre). Puis elle subit la quarantaine obligatoire à Santa Cruz (23 octobre). Huit jours plus tard, elle put prendre sans difficulté la direction du cap de Bonne-Espérance, mais les circonstances météorologiques incitèrent finalement le commandant à laisser aller sur la côte américaine. Le 6 décembre, l'*Uranie* mouilla dans la baie de Rio de Janeiro. Ainsi, ce n'est que le 5 mars

1818 qu'elle parvint au Cap, d'où elle repartit le 5 avril pour la Nouvelle-Hollande. Le 12 septembre, elle jeta l'ancre dans la baie des Chiens-Marins où elle séjourna jusqu'à la fin du mois. Le 9 octobre, elle mouilla à Kupang, où elle se réapprovisionna, avant de rallier Waigeo. En chemin, une crise éclata à bord, marquant l'aboutissement d'un malaise qui sourdait depuis les origines de l'expédition. Les causes en étaient multiples. Le débarquement injustifié du lieutenant de vaisseau Leblanc, sur ordre du commandant, à la veille du départ de Toulon, la présence de Rose de Freycinet, la longueur du voyage, causée par la lenteur du bâtiment, par les contrariétés météorologiques et par les modifications importantes apportées à l'itinéraire, les épidémies de dysenterie, de scorbut et de paludisme, la dureté des conditions de vie à bord, qu'elles provinssent de l'ennui, des inimitiés, de l'entassement des hommes et du matériel ou de l'intransigeance disciplinaire de Lamarche, constituèrent en effet autant de facteurs nuisibles au bon déroulement de l'expédition. Les désertions en masse de l'équipage, qui en furent la principale conséquence, et le recrutement hâtif d'éléments douteux, au cours des différentes escales, n'améliorèrent pas la situation. Après son départ de Kupang, la corvette se retrouva en proie aux épidémies et à des calmes prolongés, sous un soleil de plomb, au milieu des pirates. A son bord, l'atmosphère devint irrespirable et les escales à Dili (17-22 septembre), puis à Waigeo (16 décembre-5 janvier 1819), n'apportèrent qu'un bref soulagement. Le 9 janvier mourut le lieutenant de vaisseau Labiche, dans des circonstances dramatiques. En inventoriant ses papiers, Freycinet trouva de nombreuses critiques sur l'organisation de l'expédition et surtout, dans son journal, destiné à être remis au gouvernement, l'accusation portée contre lui, par le mourant, d'avoir causé sa perte en lui confiant des travaux malsains. Le commandant jugea la situation assez grave pour réunir l'état-major en conseil. Ce dernier convint à une écrasante majorité de brûler le manuscrit. Ainsi la crise permit-elle, aux officiers du moins, de retrouver un semblant de cohésion. Après deux mois et demi de navigation, l'*Uranie* jeta enfin l'ancre aux Mariannes. Le rétablissement des malades apaisa quelque peu les tensions : du 5 juin au 8 août, la corvette put effectuer sans trop d'encombre la traversée jusqu'aux Hawaï, puis du 30 août au 18 novembre, la traversée jusqu'à Port-Jackson. Après un mois et demi d'escale, elle amorça son retour, doublant aisément le cap Horn. Mais le 14 février 1819, elle fit naufrage sur une roche, au large des Malouines, et dut être jetée à la côte. L'expédition s'affaira dès lors à organiser son régime de survie. Seule l'arrivée d'un bâtiment brésilien permit sa délivrance (27 avril). Le *Mercury*, finalement racheté par les Français et rebaptisé *Physicienne*, fit escale à Montevideo et à Rio de Janeiro, avant de rallier le Havre (13 décembre). Le voyage avait donc duré trois ans et demi et couvert 18 862 lieues marines.

## CHAPITRE V

### LES RÉSULTATS SCIENTIFIQUES

*Le magnétisme terrestre.* — Vers 1820, malgré plus d'un siècle de recherches, le phénomène du magnétisme terrestre restait encore mystérieux aux yeux des savants. Sans pouvoir l'expliquer, ces derniers avaient été forcés de constater d'importantes altérations annuelles dans l'inclinaison et la déclinaison de

l'aiguille aimantée, dans les différentes stations d'observation. L'étude de ces variations, telle que l'Académie la confia au commandant, avait pour objet de rendre comparables les mesures faites aux différentes époques. Ainsi, l'expédition multiplia les observations, tant à la voile qu'à terre. Mais durant les longs travaux qu'il accomplit après 1820, Freycinet fut forcé de constater de nouvelles différences entre les résultats de ses observations, pourtant faites avec le plus grand soin, et ceux d'observations réalisées peu de temps après par d'autres navigateurs, avec la même attention, dans les mêmes lieux. C'est pourquoi, il se résolut à conclure à des « anomalies ».

*La figure de la Terre.* — Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il s'en fallait de beaucoup que toutes les questions géomorphologiques fussent résolues. C'est pourquoi Freycinet proposa d'effectuer de nouvelles observations, au moyen d'un pendule invariable. Les expériences eurent lieu au cap de Bonne-Espérance, à Rawak, à Guam et à Maui.

*Hydrographie.* — Les officiers utilisèrent les méthodes de Beautemps-Beaupré. Ils effectuèrent l'essentiel de leurs travaux sur la côte ouest de l'Australie, dans la mer des Moluques, aux Mariannes et aux Malouines. L'enseigne de vaisseau Duperrey fut l'auteur de la majorité des relevés.

*Géographie.* — Quoique la géographie ne fût qu'un des buts secondaires de l'expédition, cette dernière n'omit pas d'enrichir les tables de longitudes et de latitudes.

*Météorologie.* — Vers 1820, la science météorologique n'avait pas encore pris corps. Mais déjà, dans le cadre de la physique générale, les savants s'intéressaient aux phénomènes de la température, de la pression atmosphérique, de l'hygrométrie et du régime des vents. C'est pourquoi l'Académie remit à l'expédition des instructions sur ces différents points.

*Sciences naturelles.* — Avec les travaux de science physique, ceux d'histoire naturelle constituèrent l'essentiel des tâches scientifiques de l'expédition. En particulier, l'Académie des sciences chargea les officiers de santé, faisant fonction de naturalistes, de rapporter des collections d'objets.

## CHAPITRE VI

### FACE À D'AUTRES CIVILISATIONS

Au cours des différentes escales, l'expédition noua naturellement des relations avec les colons et avec les indigènes, peu ou point « civilisés ». Les observations qu'elle effectua à leur sujet tenaient d'une part à l'état de la science, car depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle avait émergé une discipline « anthropologique ». Dans l'ensemble, le « sauvage » et le « demi-sauvage » furent considérés comme « être physique isolé », comme « vivant en famille » et comme « appartenant à une société politique ». D'autre part, les observations comprirent une dimension philosophique, plus traditionnelle. Comme les équipages des circumnavigations précédentes, celui de l'*Uranie* fut partagé entre deux ordres de senti-

ments. Il rencontra bien quelques êtres aimables, proches du « bon sauvage » de Rousseau. Mais ils ne lui parurent nullement incarner l'âge d'or de l'humanité, leur situation matérielle ayant été généralement jugée déplorable, comme la misère morale qui en découlait.

## CHAPITRE VII

### CONSIDÉRATIONS POLITIQUES ET COMMERCIALES

Bien que les instructions ministérielles ne les y contraignissent nullement, les officiers de l'*Uranie* entrèrent dans des considérations politiques et commerciales au cours de leur périple. Aux Mariannes, notamment, ils s'étonnèrent de l'incurie de l'administration espagnole et constatèrent la désorganisation des relations de la métropole avec sa colonie. C'est pourquoi Freycinet suggéra au gouvernement français d'en obtenir la cession, pour être en mesure d'y fonder un établissement pénal. L'archipel des Hawaï, quant à lui, faisait figure de grande escale du Pacifique et avait commencé de susciter les rivalités internationales depuis le fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'Angleterre s'y trouvait en position de force, Vancouver y ayant établi un protectorat (1794). Profitant de la crise de succession locale, Freycinet parvint cependant à ménager une place aux intérêts de la France, alors que cette dernière n'avait plus reparu dans le Pacifique depuis l'expédition Baudin (1800-1804). Le 13 août 1819, il se rendit chez le jeune roi Riorio. Il lui déclara, au nom de l'alliance franco-anglaise, que son bâtiment, comme ceux qui viendraient ultérieurement sous le même pavillon, serait toujours prêt à l'aider à maintenir la paix dans ses États. Le lendemain, il répéta ses propos devant une assemblée de notables. Le baptême du premier ministre hawaïen par l'aumônier de l'expédition, consolida l'entreprise politique du commandant, au détriment de l'influence anglaise. Ce fut la première manifestation de la « guerre des missions », qui devait s'exercer dans le Pacifique sous la monarchie de Juillet. L'escale à Port-Jackson donna lieu, quant à elle, à de simples observations. Les Français s'extasièrent sur les principes de cette colonie pénale, qui débarrassait la métropole et ses prisons surpeuplées des brigands et des filles dépravées, et transformait ces derniers en colons industrieux. Les détails qu'ils recueillirent sur son fonctionnement alimentèrent largement le débat sur la colonisation pénale en France. Aux Malouines, enfin, un siècle et demi après l'initiative de Bougainville, Lamarche élaborait un projet d'établissement pénal français. Mais il fit surtout valoir un autre profit pour son pays, s'il réalisait son dessein, à savoir la possession d'une relâche sur la route du Pacifique. Dans tous les cas, que l'expansion fût suggérée ou amorcée par les membres de l'expédition, le gouvernement se montra moins hardi que ces derniers et négligea leurs considérations.

## CHAPITRE VIII

### LES SUITES DE L'EXPÉDITION

L'achèvement de l'expédition fut marqué par la publication de sa relation imprimée. L'entreprise connut de nombreuses difficultés et Freycinet, qui fit

traîner l'affaire pour prolonger son séjour à terre, mourut finalement sans avoir fini son ouvrage (1842). Malgré cela, le bilan de l'expédition compta une majorité de points positifs. L'œuvre scientifique des officiers attira les plus vifs éloges de l'Académie. D'autre part, l'entreprise connut un succès inespéré dans le public, dépassant largement les frontières du monde érudit et répondant parfaitement à la volonté de publicité du gouvernement. L'embarquement clandestin de Rose, le naufrage aux Malouines et les talentueux *Souvenirs* de Jacques Arago en furent en grande partie la cause. Enfin, sur un plan plus général, l'expédition s'avéra d'une grande importance dans l'histoire de la Marine française. D'une part, elle montra le chemin de l'avenir, le Pacifique, et le moyen de le frayer, la mission. D'autre part, elle-même héritière d'une tradition remontant au XVIII<sup>e</sup> siècle, et dans un passé plus proche, de l'expédition Baudin, elle assura la transition avec la série de circumnavigations postérieures à 1815. Bien que distincte de ces dernières par ses instructions purement scientifiques, elle fut l'inspiratrice directe du voyage de la *Coquille* et, par ricochet, de ceux qui suivirent et culminèrent dans le temps et la renommée, avec le second voyage de Dumont d'Urville. En effet, l'expédition de l'*Uranie* permit à des officiers jeunes et compétents de se révéler. Elle fournit, par leur intermédiaire, un groupe d'hommes propres à prendre la relève et à exploiter les voies nouvelles. Six d'entre ses membres participèrent à une seconde circumnavigation.

---

## CONCLUSION

L'expédition Freycinet apporte un nouvel éclairage sur une époque et un groupe d'hommes, sur leurs liens avec le passé et leurs rapports avec l'avenir. Traditions et nouveautés : tels semblent bien être les deux termes propres à qualifier le résultat.

---

## PIÈCES JUSTIFICATIVES

Édition partielle de plusieurs textes de Quoy : *Mémoires* ; notices sur Gaimard et Gaudichaud ; *Journal*. — Fragments du journal de Laborde. — Lettre de Freycinet. — Extrait des carnets de Quoy. — Notice de Duperrey sur ses travaux hydrographiques.

---

## ANNEXES

Chronologie. — Dépenses de l'expédition Freycinet. — Rôles d'équipage de l'*Uranie* et de la *Physicienne*.

---



## CARTES ET ILLUSTRATIONS

Itinéraire des corvettes l'*Uranie* et la *Physicienne* (1817-1820). — Reproductions de trois pages du *Journal* de Quoy et d'une vingtaine de dessins rapportés de l'expédition.

---

